
Mises en lumière et zones d'ombre dans l'ouverture au public de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris

Article

*Highlights and shadows in the opening to the public of the Little Railway Belt of
Paris*

*Elementi di rilievo e zone d'ombra circa l'apertura al pubblico dell'anello
ferroviario di Parigi*

Ioana Iosa et Cosme Vallet



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/craup/6381>

DOI : 10.4000/craup.6381

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Ioana Iosa et Cosme Vallet, « Mises en lumière et zones d'ombre dans l'ouverture au public de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], Actualités de la recherche, mis en ligne le 21 janvier 2021, consulté le 06 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/craup/6381> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.6381>

Ce document a été généré automatiquement le 6 juillet 2021.



Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

Mises en lumière et zones d'ombre dans l'ouverture au public de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris

Article

Highlights and shadows in the opening to the public of the Little Railway Belt of Paris

Elementi di rilievo e zone d'ombra circa l'apertura al pubblico dell'anello ferroviario di Parigi

Ioana Iosa et Cosme Vallet

- 1 L'article qui suit invite à porter un regard critique sur le processus d'ouverture de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, présenté comme innovant par les deux partenaires principaux : la Mairie de Paris et SNCF-Réseau. Pour cela, nous décrypterons ce projet en constante évolution, en accordant une attention particulière aux éventuelles discordances entre discours et pratiques des différents acteurs, dont les intérêts et visions peuvent s'opposer en fonction de leur appartenance, mais aussi au sein d'une même institution. Nous interrogerons ainsi ce qui est donné à voir et ce qui est caché, les dits et les non-dits, pour éclairer les ambitions initiales de ce processus et ses effets socio-urbains déjà identifiables.
- 2 Une première hypothèse concerne l'écart entre les discours ambitieux de la Ville de Paris, concernant la programmation, conception et construction partagées avec les Parisiens, et les pratiques professionnelles et citoyennes qui peinent à trouver une installation sereine. Une deuxième hypothèse concerne l'absence de cohérence du dispositif mis en place par la Ville de Paris, dont le glissement contraint par les évolutions politiques, ou bien le brouillage prémédité des pistes entre valorisation commerciale, aménagements plus classiques de certains tronçons et aménagements dits innovants (consistant en la stimulation des projets pérennes en autogestion par le biais des chantiers participatifs) restent à clarifier. Enfin, une troisième hypothèse est

celle de l'instrumentalisation du dispositif dans le tri des usages actuels, dont seulement les plus vertueux et vendeurs sont susceptibles d'avoir « droit de cité ».

- 3 Pour vérifier ces hypothèses, nous nous intéresserons aux ambitions affichées par les divers acteurs, tout en portant une attention particulière aux méthodes de prototypage et d'expérimentation mises en place par les « collectifs de compétences¹ » responsables des chantiers participatifs. Ces méthodes – permettant de tester rapidement et de remplacer les produits/aménagements afin de satisfaire les futurs clients/usagers – semblent avoir envahi la fabrication urbaine parisienne. Révolutionnent-elles cette fabrique ? Quel équilibre s'installe entre fabrication « classique » et fabrication « innovante » dans le cas de ce projet d'ouverture ?
- 4 Du point de vue méthodologique, nous exploitons la littérature grise produite par les services de la Ville de Paris et ses partenaires, rassemblée lors d'une immersion² au sein de l'agence Oïkos (mandatée pour la préfiguration des usages au sein du collectif Les Pipistrelles, de juillet 2016 à janvier 2017 ; et pour la mise en place de trois des neuf chantiers participatifs au sein du collectif Traverse, de février 2017 à l'été 2019), ainsi que dix entretiens réalisés d'avril à décembre 2016³. Nous n'avons pas mené un travail empirique spécifique concernant les habitants et/ou riverains et/ou bénévoles présents sur la Petite Ceinture, hormis certains responsables associatifs, mais nous avons pu échanger avec nombre d'entre eux pendant les permanences tenues par le collectif Traverse sur les chantiers du secteur Nord-Ouest.

Évolutions d'un site d'exception

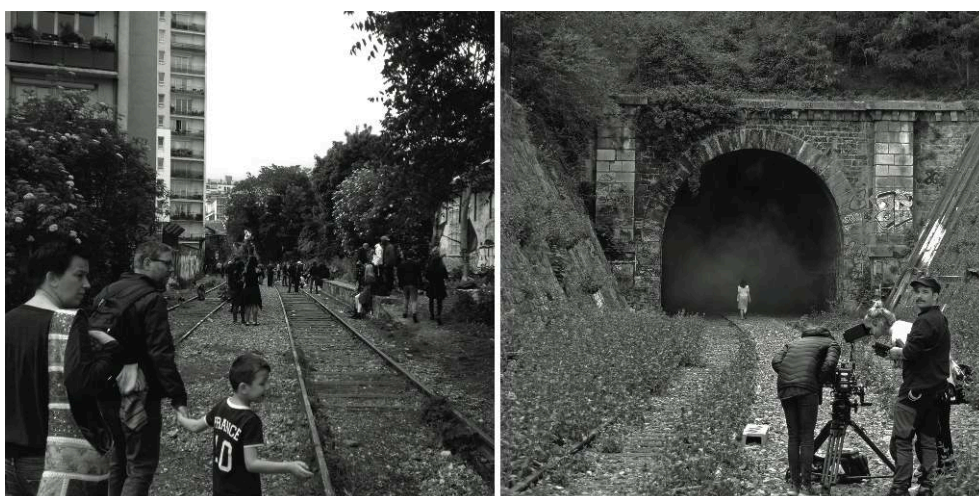
- 5 Aménagée de 1851 à 1869 afin de raccorder les différentes radiales ferroviaires de Paris, la Petite Ceinture est le précurseur du métro parisien, dont la mise en marche enclencha le déclin de la première. Ainsi, l'arrêté de 1934 mit fin au trafic de voyageurs, à l'exception toutefois de la ligne d'Auteuil maintenue jusqu'en 1985⁴. Le fret de marchandises, lui, touché par la désindustrialisation de Paris, prit fin en 1993.
- 6 Deux vagues d'oubli succédèrent aux deux arrêts de fin de trafic. Sur les 29 stations de voyageurs, 13 furent détruites et les autres détériorées. En l'absence de trafic, la Petite Ceinture prit le visage d'une friche, colonisée par la flore et la faune. Elle devint alors un espace de liberté, propice au jardinage, à l'expression artistique ou encore aux pratiques sportives ou de loisirs, fréquenté par les Parisiens, même si, encore aujourd'hui, elle relève du domaine ferroviaire et est donc interdite d'accès sur les tronçons non aménagés. Ces fréquentations et usages seront remis en débat lors de la mise en place du projet actuel de réouverture au public.

Figure 1. Graffs et jardin de l'École spéciale des espaces libres sur le tronçon parallèle à la rue Florian, 75020.



À gauche © Ioana Iosa, 25 juin 2016 ; à droite © Cosme Vallet, 14 mai 2016.

Figure 2. Usages informels sur le tronçon fermé au public, rue Florian, 75020.



À gauche © Ioana Iosa, 13 mai 2017 ; à droite © Cosme Vallet, 14 mai 2016.

Ambitions affichées

- 7 Liés à son histoire et à de nombreux enjeux, les points de vue concernant les 32 km de la Petite Ceinture divergent, finissant par raviver le sujet et par générer un projet global de reconversion dont les enjeux sont multiples :
- 8 - **économique** : la transformation des premiers tronçons en promenade plantée étant onéreuse (2 millions d'euros et un an de travaux pour 500 mètres d'infrastructure dans le 13^e arrondissement⁵), la Ville de Paris décide de tester une ouverture du reste de la voie beaucoup moins coûteuse, d'autant plus qu'elle doit assurer les frais d'entretien du site, suite à la signature en 2015, pour une durée de dix ans, d'un accord-cadre⁶ avec la SNCF, propriétaire de la Petite Ceinture. La SNCF souhaitant que cette ouverture lui soit rentable (50 % des bénéfices), afin d'aider au désendettement du Réseau ferré de France⁷ (aujourd'hui SNCF-Réseau), une estimation des ressources externes pouvant

être générées par des redevances d'occupation à titre temporaire, a été réalisée à l'occasion de la rédaction du plan-programme de 2016 et laisse espérer des gains de l'ordre de 3, 4 millions d'euros par an sur la période 2017-2020⁸. Dans cette optique, la Petite Ceinture nécessiterait à terme une équipe dédiée à la programmation événementielle, au rayonnement international, à la recherche de mécénat, à la mise en tourisme⁹ car elle a comme impératif de générer de l'argent.

- 9 - **écologique** : la Ville de Paris souhaite inclure la Petite Ceinture dans la trame verte d'Île-de-France, comme couloir de biodiversité, conformément à sa stratégie adoptée en 2011. Le cahier de mission des collectifs nous apprend également que l'objectif de l'intervention est de « faire avec l'existant pour mettre en scène l'état de friche, en s'autorisant le non-faire ».
- 10 - **social** : le projet doit permettre de tester des nouvelles méthodes pour fabriquer la ville, plus inclusives et *bottom-up*. Pour cela, des « collectifs de compétences » sont désignés afin d'identifier les usages actuels et de créer « les conditions favorables à la diversité et à la qualité des usages sur ce socle de promenade ». La catégorie très large de « personnes physiques désireuses de participer », agissant « sous la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage », est indiquée également comme un des trois acteurs majeurs de ce processus d'ouverture, dans l'objectif de permettre à la Petite Ceinture « d'accueillir ceux qui contribuent à faire vivre la ville (associations, artisans, artistes, étudiants, etc.)¹⁰ ».
- 11 - **urbain** : la Petite Ceinture représente une opportunité à saisir en termes de surface verte, de mobilité, d'insertion urbaine (en talus, à niveau, en tranchée ou en tunnel) dans un Paris dense. Son aménagement doit maintenir la continuité et « les limites physiques et symboliques avec le reste de la ville » et permettre la réversibilité. Quatre typologies d'action sont envisagées par le plan-programme, dans l'ordre qui suit : les « chantiers participatifs » ; les aménagements réalisés par la Ville de Paris ; les projets de transformation des gares privées portés par leurs propriétaires (SNCF, Ville de Paris ou propriétaires privés de la Flèche d'Or dans le 20^e arrondissement¹¹ et de la Recyclerie dans le 18^e arrondissement) ; et les projets lancés par la Ville et la SNCF « sous forme d'appels à projets ou de gré à gré pour les premières occupations temporaires ». Nous verrons qu'au long du processus, les projets *top down* prendront le pas sur les projets *bottom up*, dont les conditions d'éclosion se révèlent peu favorables.
- 12 - **politique locale** : aux origines du projet, une diversité de visions technocratiques s'oppose à la mise en place d'un projet unique : « le service urbanisme préconisait la transformation de parcelles à densifier, le service du développement durable imaginait pouvoir installer des *start-up* dans des wagons et le service des espaces verts préconisait, lui, plus de jardins¹² ». Le projet a comme objectif de réussir la médiation entre ces diverses attentes et visions, tout en incluant la société civile.
- 13 - **politique internationale** : les pouvoirs publics sont en recherche d'innovation pour assurer le rayonnement international de Paris, la Petite Ceinture étant considérée comme l'un des grands enjeux du mandat 2014-2020. Le plan-programme incite ainsi à « être ambitieux dans certains sites et quand des projets d'échelle parisienne ou métropolitaine peuvent s'y déployer », ce qui est par endroits contradictoire avec la volonté d'intervenir de façon minimaliste, afin de préserver la biodiversité, les usages existants et l'ambiance de friche ferroviaire.

Un projet pionnier en Île-de-France

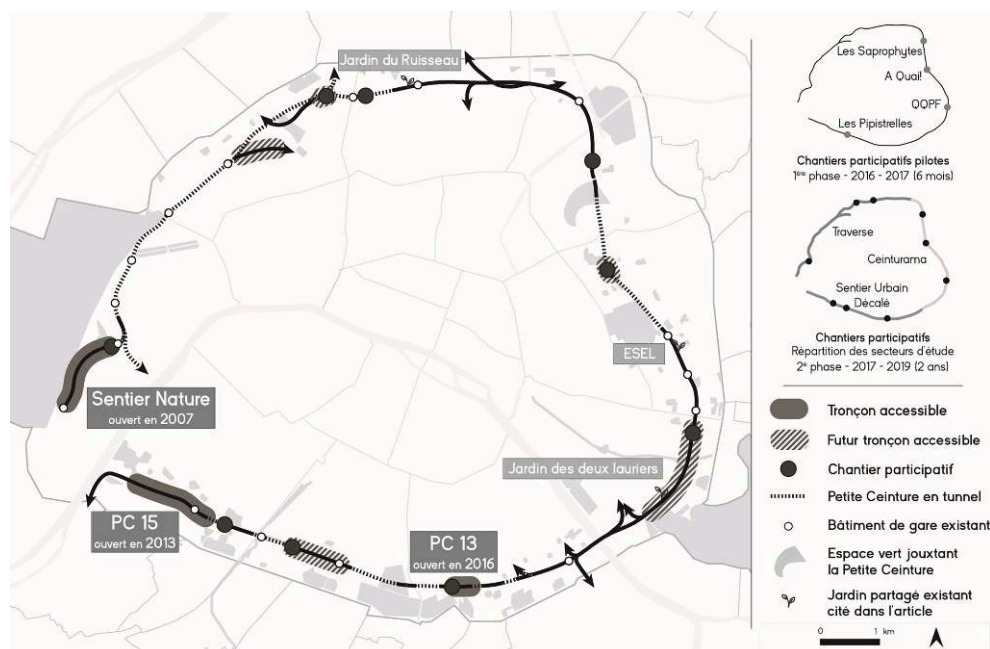
- 14 Le sujet de la Petite Ceinture émergea lors des débats sur l'aménagement d'une ligne de tramway faisant le tour de Paris au niveau du boulevard des Maréchaux, pendant la mandature de Bertrand Delanoë, maire de Paris de 2001 à 2014. L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) réalise des études prospectives de 2011 à 2012, suivies par une phase de concertation, orchestrée par l'agence Ville ouverte, dans toutes les mairies d'arrondissements concernées, de 2013 à 2015¹³. La préservation d'usages existants (jardins partagés, lieux de respiration et d'expression) et la diversification des pratiques sur cette friche occupent les débats, tout comme un hypothétique déplacement continu à vélo, ou encore une conciliation peu évidente de la préservation de la biodiversité et de l'ouverture au public de la Petite Ceinture. Parallèlement, la Ville engage en 2013 la reconversion en promenade plantée du tronçon du 15^e arrondissement (1,3 km du parc André Citroën au parc Georges Brassens), sans tenir compte des résultats de la concertation.
- 15 Les débats s'intensifient en 2014, lors des élections municipales, car Anne Hidalgo s'empare du sujet. Elle construit son programme de campagne autour de la question participative, de la collaboration entre Parisiens et élus et du « faire ensemble » :
- Pour cette élection municipale, j'ai voulu réinventer la participation citoyenne. [...] Malgré la crise de confiance du politique, les appétits démocratiques des citoyens ne se démentent pas. Au contraire. Les Parisiens veulent participer, coélaborer, mais aussi suivre les projets et les évaluer. Je leur donnerai les moyens de s'investir à toutes les échelles et tous les moments. Je serai Maire des Parisiens avec les Parisiens. La métropole est le laboratoire idéal de la démocratie collaborative : chacun peut changer concrètement sa rue, son quartier, sa place préférée¹⁴.
- 16 Dans cette optique, la maire de Paris, fraîchement élue, lance en mars 2015 sa plateforme « Madame la maire, j'ai une idée », proposant à tous les habitants de Paris de soumettre leurs idées afin d'être « discutées, enrichies, retravaillées, dans une logique collaborative portée par l'imagination collective¹⁵ ». En septembre 2015, certains projets sont sélectionnés pour être réalisés grâce au budget participatif (5 % du budget d'investissement de la Ville représentant 480 millions d'euros pour l'ensemble de la mandature). Parmi eux, « La reconquête de la Petite Ceinture¹⁶ » d'une enveloppe de 7,5 millions d'euros¹⁷ arrive en quatrième position sur les huit retenues. Ce projet promeut la création de nouveaux espaces de loisirs, de sport, d'art, d'agriculture urbaine, de promenade et de convivialité, cela de manière réversible et dans le respect du patrimoine ferroviaire et de la biodiversité. Cependant, « la reconquête » de la Petite Ceinture par les candidats au budget participatif et « l'ouverture » de la Petite Ceinture, engagée par la municipalité, restent deux « dossiers administratifs » qui n'ont pas pu converger, le deuxième bloquant, en attendant de les intégrer, les projets retenus dans le cadre du premier¹⁸.
- 17 En 2016, parallèlement au budget participatif, un autre chantier de reconversion en promenade plantée est initié (la promenade Rungis), cette fois-ci dans le 13^e arrondissement. Il oblige la Ville à se rendre à l'évidence qu'aménager de la sorte l'ensemble de la Petite Ceinture s'annonce compliqué, surtout pour tenir l'échéance de fin du mandat. L'alternative prend la forme d'un plan-programme, confié à l'agence d'ingénierie culturelle ABCD, qui doit proposer une vision, un fil rouge du processus à déployer. Cette dernière et la Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE), pilote du projet d'ouverture, décident alors de travailler, sur quatre tronçons test¹⁹,

l'accessibilité, la sécurisation des ouvrages et le confort minimal pour le cheminement. À l'intérieur de ces chantiers, l'espace est mis à disposition des futurs porteurs de projets, par l'intermédiaire de collectifs garantissant d'avoir les compétences pluridisciplinaires nécessaires pour assurer un triple travail : celui de coprogrammation avec les acteurs associatifs et les habitants, de conception participative et de coconstruction²⁰.

Ce sont donc des sites où un collectif, avec un budget pas trop dément peut commencer à poser des choses. Il s'agit d'investir la Petite Ceinture avec des moyens qui peuvent être spartiates au début, temporaires, événementiels, mais on signifie quelque chose et on le fait vite et avec les moyens du bord [...] Ce ne sont pas les bénévoles qui vont aménager les 20 km en quatre ans, c'est impossible. Mais, dans l'histoire que va raconter la Petite Ceinture, dans ce que l'on va déclencher dans l'imaginaire collectif, dans ce qui va être dans les éléments de com'politique et dans comment cela sera perçu par la population, c'est le chantier participatif qui va être mis en avant²¹.

- 18 L'accélération du temps de fabrication urbaine se confirme ici, tout comme sa contradiction avec le temps long requis par la stimulation ou encore la concrétisation d'un projet d'initiative citoyenne. Ainsi, au-delà des intentions généreuses d'ouverture publique de la Petite Ceinture, la limite du mandat électoral impose une urgence, celle de capter et d'occuper l'attention²², de donner l'impression de « faire²³ », de démontrer que l'on s'inscrit dans un processus déjà engagé, lequel, de surcroît, se revendique comme faisant la part belle à l'énergie et aux idées des Parisiens. À cet effet, les chantiers participatifs sont placés sous les projecteurs, sans qu'une anticipation des éventuels effets pervers (inégalités de participation, désillusions, etc.) de ce cadre participatif soit faite comme nous le verrons par la suite.

Figure 3. Ouverture progressive de la Petite Ceinture (promenades plantées et chantiers participatifs).



© Cosme Vallet, 10 février 2019.

Participation, collaboration, coconstruction...

- 19 Sur les différents supports de communication de la Ville, ce projet s'adresse aux « habitants de Paris et de la métropole, [...] à tous les acteurs concernés ou intéressés, pour imaginer quelles pourraient être les vocations futures de la Petite Ceinture et de ses emprises²⁴ ». Le projet est présenté comme une « réappropriation de la Petite Ceinture par toutes et tous. [...] un chantier participatif unique réparti sur plusieurs lieux et ouvert à des « participants » multiples, professionnels comme amateurs, individuels comme collectifs, bénévoles comme rémunérés, etc.²⁵ ». Les collectifs, eux, évoquent les « structures locales susceptibles de s'approprier le projet » (Les Saprophytes), ou encore la mise en place de « chantiers de manière relationnelle avec les quartiers qui les entourent » (Les Pipistrelles). Nous constatons donc que le curseur oscille entre Franciliens, Parisiens et riverains, entre vision municipale (incluant les start-ups et les touristes) et vision des collectifs dont l'objectif est de travailler à l'échelle du quartier, afin de stimuler puis de rendre autonomes les projets « d'acupuncture ».
- 20 Julie Scapino, à l'occasion de sa thèse de doctorat, s'est intéressée à la fréquentation de la Petite Ceinture, pouvant nous éclairer concernant les usages existants. Nous apprenons ainsi qu'elle est majoritairement fréquentée par les hommes, avant tout des adolescents et des jeunes adultes (20 à 40 ans). Cependant, il est possible d'y retrouver les week-ends de beau temps des familles et des personnes plus âgées. Les classes moyennes y sont dominantes. Pour réaliser une longue promenade sur la Petite Ceinture, il faut le plus souvent transgresser un interdit (ceci explique sa baisse de fréquentation dans les quartiers bourgeois), cela demandant un effort physique particulier (grimper ou descendre les talus et passer par les grillages ouverts). En dehors des tronçons balisés par les collectifs, une sélection s'opère de fait dans les usagers.
- 21 Cette ambiance de « cachette » fait que la Petite Ceinture est également le refuge des personnes en très grande précarité (immigrés sans papiers) – délogés régulièrement par SNCF-Réseau quand leur présence n'est plus discrète – ou encore celui des artistes pratiquant le graff, la photographie ou la vidéo insolite. Le paysage et la place des objets abandonnés change en permanence, ce qui n'est plus le cas sur les tronçons hygiénistes et esthétisés des 15^e et 13^e arrondissements. Julie Scapino explique que les vides urbains, les friches, remplissent des fonctions écologiques et sociales permettant de retrouver du dépaysement, du désordre et de l'imprévu. Il s'agit aussi d'une forme de pouvoir sur la ville (sortir de la ville ; échapper au bruit, à la densité, au contrôle ; s'amuser).
- 22 Cependant, contrairement aux ambitions d'ouverture qu'affiche la Ville, ces usages transgressifs ne sont pas susceptibles de se maintenir à l'occasion du projet en cours, qui vise à rendre attrayante la Petite Ceinture comme nous le verrons plus loin. Ceci vient renforcer d'autres paradoxes comme celui de la friche sécurisée – la mise aux normes PMR (personnes à mobilité réduite) et l'inscription parmi les objectifs touristiques générant des flux feraient perdre de facto son caractère de friche à cet espace – ou encore celui de la potentielle ouverture à tous, qui mettrait à mal la biodiversité. Cela explique pourquoi, lors de la première réunion intercollectifs, naît l'idée que « la Petite Ceinture est bien comme elle est, qu'il ne faut rien changer ».

- 23 Malgré ces inconvenances (qui ne sont pas publicisées), le projet suit sa route. En effet, si les divers travaux scientifiques pointent l'intérêt public croissant pour une découverte insolite, circulaire et continue, des quartiers parisiens qui bordent la Petite Ceinture, mêlant rencontres inédites, frissons et sentiment de liberté, la communication officielle de la Ville s'organise autour des chantiers participatifs censés stimuler des projets en autogestion, sur des surfaces circonscrites et très réduites, qui s'opposent de fait au sentiment d'évasion. Parallèlement, des actions hygiénistes visant l'éradication des usages illicites (abris de fortune, barbecue et consommation d'alcool, etc.), sont menées par la SNCF dans un silence total (comme dans le cas de l'accès informel de la rue Florian, muré en quelques heures). Les projets susceptibles d'être portés par des habitants organisés – projets faciles à contrôler et à ajuster – occuperont dorénavant la scène publique.

Figure 4. L'accès informel de la rue Florian, muré régulièrement et démuré aussitôt par les usagers illégaux.



© Ioana Iosa, 30 octobre 2020.

- 24 Pour illustrer ce propos, nous pouvons évoquer les cas du jardin du Ruisseau et celui de l'École spéciale des espaces libres (ESEL). Le jardin du Ruisseau émerge en 1998 selon un processus *bottom up* (nettoyage bénévole de la Petite Ceinture par un collectif d'habitants) et gagne sa légitimité grâce aux conventions passées entre la SNCF et la Mairie. Cette dernière sécurise le site en 2004, y installe un accès piéton et devient locataire du lieu pour un total de 10 000 euros par an. Rassemblant plus de 400 adhérents, 12 associations, plusieurs écoles et associations partenaires, le jardin devient de nos jours un modèle à l'échelle parisienne, car fonctionnant comme « incubateur d'initiatives sociales²⁶ » : réinsertion des habitants en difficulté du quartier, ateliers pédagogiques, etc. L'ESEL, elle, est le résultat du travail d'une association hébergée par un artiste plasticien locataire auprès de la SNCF d'un atelier

sis au 17 rue Florian, dont la façade arrière s'ouvre sur la Petite Ceinture. L'ESEL apparaît selon un processus de *guérilla gardening*²⁷, adopte une posture contestataire du projet d'ouverture initié par la Ville et se confronte en janvier 2017²⁸ à un avis d'expulsion de l'artiste, en dépit de la relative renommée de cette « école de permaculture » du 20^e arrondissement²⁹.

- 25 Malgré des activités similaires, force est de constater que le regard des institutions partenaires (mairie centrale, mairies d'arrondissement et SNCF) sur les actions de ces deux associations de jardiniers diffère. Dans le cas de l'ESEL, sa position contestataire et le voisinage de la salle de concerts La Flèche d'Or (ancienne gare de Charonne) convoitée par des investisseurs privés, ne lui permettent pas de bénéficier du soutien de la Ville face à la pression immobilière qui le menace. Dans le processus de valorisation de la Petite Ceinture, un tamisage des actuels usages s'opère de fait, les premiers à en pâtir étant les usages transgressifs, qui ne trouvent pas l'occasion de muter rapidement dans une pratique valorisante, comme par exemple l'attribution aux graffeurs d'un rôle de formateurs du jeune public, à l'occasion des moments festifs³⁰.

Les communs dans le débat pour la Petite Ceinture

- 26 Le processus d'ouverture publique de la Petite Ceinture, dont le caractère innovant est mis en avant, est censé laisser une marge pour la « citoyenneté active », pour la revendication *bottom-up*. Mais qu'en est-il en réalité ? Que se cache-t-il derrière l'ambition municipale de « concéder des espaces spécifiques à des activités, privées ou associatives respectueuses du *bien commun* de la Petite Ceinture³¹ » ? Ce terme « bien commun », écologiquement et politiquement fort, sert-il juste à renforcer celui d'« utilité publique », afin de rappeler la forte valeur patrimoniale et symbolique de la Petite Ceinture ? De nos jours, très souvent, l'aménagement urbain, « innovant » ou encore « participatif », ambitionne de produire des coconstructions et de l'autogestion, que nous retrouvons diluées dans ce « commun » protéiforme. Mais, est-il possible de créer du « commun » urbain à l'échelle d'une capitale ? Et quels rapports doit entretenir le pouvoir public avec le commun ? Partenariat, subordination ou affrontement ? Pour le dire autrement et d'une manière plus située, l'ouverture de la Petite Ceinture aurait-elle été possible sans ce rôle de garant qu'endosse la Ville ? De même, l'expérimentation que représente l'ouverture au public de la Petite Ceinture est-elle, au final, susceptible de stimuler la mise en place des communs ? Et de quels communs s'agirait-il ?
- 27 Pascal Nicolas-Le Strat, sociologue et auteur de l'ouvrage *Le travail du commun*, réaffirme la dimension « oppositionnelle » du bien commun :
- Le commun sera politique ou ne sera pas. Il sera rebelle ou ne sera pas. [...] Comment éviter que les enjeux fondamentaux du commun ne rejoignent la panoplie des instruments politiques — pourtant d'intérêt collectif majeur — que l'État est parvenu à technocratiser et à aseptiser, dans l'intention évidente de les dépolitiser ? La liste est longue, entre les démarches participatives, la démocratie de proximité ou encore les dynamiques de développement³².
- 28 Aux antipodes, Jeremy Rifkin, de par sa position de conseiller des pouvoirs publics, estime que les projets actuels sont avant tout
- des dispositifs collaboratifs, au sein desquels marchés et communaux opèrent parallèlement, s'entre-alimentent ou coopèrent dans des structures de gestion

conjointes, en général avec la participation des pouvoirs publics, qui se chargent d'instaurer des normes réglementaires, des codes et des incitations financières³³.

- 29 Pour nous, l'analyse de l'usage du terme de « commun » est avant tout l'occasion de questionner le renouvellement des pratiques d'aménagement et le rôle du pouvoir public. Certes, les discours politiques et les débats au sein des collectifs font mention du « bien commun », mais le type de gouvernance que cela générerait semble peu défini. En effet, vu l'injonction à la sécurisation de tout espace ouvert au public (très coûteuse), vu la responsabilité qu'assume la Ville de gérer une richesse dont elle n'est pas propriétaire du point de vue juridique et vu le risque à terme d'interactions sociales conflictuelles et d'inflation de projets pour la Petite Ceinture, l'institutionnalisation de la procédure apparaît incontournable.
- 30 Un paragraphe du bilan de la concertation de 2013-2015 (menée par Ville ouverte) conseillait aux maîtres d'ouvrage de « faire confiance aux participants ». Cela impliquerait « une présence institutionnelle relativement faible dans les lieux » qui tient compte du fait que « l'appropriation laissée aux participants détermine leur engagement dans le projet ». Mais, force est de constater que, le système bicéphale mis en place (Ville de Paris et SNCF) ne permet pas une vraie gestion horizontale de la ressource que représente la Petite Ceinture. Ainsi, la spontanéité, l'initiative, la revendication émergeant des projets proposés par les habitants – dont certains avaient, par ailleurs, été votés au budget participatif – sont passablement émoussées par des procédures de négociation ou de validation administrative, aboutissant alors à une situation très éloignée des ambitions affichées par la municipalité.
- 31 La Petite Ceinture est souvent qualifiée de « bien commun³⁴ » de tous les Parisiens par des acteurs ou des observateurs du processus d'ouverture mis en place par la municipalité, à l'heure où ce concept devient un objet de recherche en soi et nourrit abondamment la littérature scientifique³⁵. En réalité, cette qualification entretient la confusion entre héritage urbain collectif et construction possible de contre-modèle aux politiques d'aménagement classiques. Se plaçant à l'antipode des recherches actuelles sur le bien commun comme construction politique et juridique alternative³⁶, l'expression « bien commun » est ici une pure rhétorique, dont la finalité est la cristallisation de l'adhésion publique pour le projet municipal, l'invisibilisation des lourdeurs procédurales inhérentes à la fabrication urbaine, le brouillage des projets de privatisation de certains bâtiments, ainsi que l'occultation des actions d'éradication des usages indésirables, dont la prolifération liée à la publicisation du projet risquait de mettre en difficulté le projet d'ensemble, ainsi que d'épuiser la ressource.

Bilan d'un chantier participatif

- 32 Néanmoins, des réflexions autour des formes démocratiques de gestion de la Petite Ceinture (par le biais des pratiques d'autogestion sans vocation de contre-modèle politique) ont été menées par les collectifs mandatés par la Ville, comme témoigne le collectif Traverse. Leur analyse nous permet d'évaluer le succès de l'expérimentation mise en place.
- 33 Ce dernier, ayant à sa charge l'étude globale du tronçon nord et ouest (porte de la Chapelle-porte d'Auteuil), les chantiers participatifs des 16^e, 17^e et 18^e arrondissements et la thématique transversale des usages et des ambiances nocturnes, s'est engagé dans la coprogrammation par 1/ des ateliers « attrape rêves » ; 2/ des ateliers de

sensibilisation à la propreté, à la biodiversité et au paysage nocturne ; 3/ des cartographies sensibles de la Petite Ceinture. Quatre thématiques issues des ateliers « attrape rêves » – Fertiliser, Créer, Respirer, et Rouler – ont abouti à plusieurs expérimentations.

- 34 Dans le 18^e arrondissement, la thématique *Créer* a généré deux projets – « Les quais en scène : un lieu de valorisation du réseau associatif du quartier » et « Le parkour ferroviaire : pratiquer l'art du mouvement dans un milieu urbain atypique » –, consistant à concevoir et à aménager du mobilier escamotable polyvalent. Le projet « Stand de tir à l'arc : une discipline de concentration et de précision dans la nature » (lié à la thématique *Respirer* et censé fidéliser les écoles du quartier) s'est concrétisé grâce à l'implication d'Arc18. Ces activités ont été suspendues pour une durée indéterminée.
- 35 Dans le 17^e arrondissement, le projet de « salon roulant » et celui lié aux usages et ambiances nocturnes ont été abandonnés faute de soutien de la part des acteurs décisionnels, tout comme les activités de sensibilisation à la biodiversité et le développement d'une application de service et d'expérience sonore géosituée – intitulée « Les fragments du passé : une narration interactive pour découvrir l'histoire de la Petite Ceinture ». En revanche, un projet de verger (développé en collaboration avec l'association d'insertion Halage et géré par des associations de riverains telle que Pot-a-joncs), a vu le jour au printemps 2019 au travers d'une convention type de jardin partagé.
- 36 Dans le 16^e arrondissement, le collectif s'est confronté au départ à une forte opposition de la part des riverains³⁷. Malgré cela, suite à des ateliers de sensibilisation et sous l'impulsion de quelques riverains, un projet de parcours interrogeant la biodiversité du site et les rapports Homme Nature a été développé dans un premier temps. Trop coûteux, il a été remplacé à l'automne 2019 par un projet de jardin pédagogique sur le Sentier nature (développé en collaboration avec l'association d'insertion Espaces et géré par des associations de riverains telle qu'Horizon verdure).
- 37 L'énergie investie par le collectif a donc permis quelques expérimentations en partenariat avec les mairies d'arrondissement et les associations locales et mobilisant certains habitants du quartier. Mais, les règles communes inhérentes à l'autogestion de ces projets n'ont pas été précisées et aucune garantie n'a été apportée par la Ville quant à leur pérennité.
- 38 Pendant l'ensemble du processus, l'action institutionnelle s'est opposée à la faible marge de manœuvre laissée aux collectifs. Le placement des containers « base vie » n'a pas été décidé avec les collectifs et les riverains. L'ouverture des neuf stations le 1^{er} avril 2017 (décidée en urgence pour correspondre à l'ouverture des voies sur berges de la Seine) ne leur a pas permis de mettre en place une stratégie de coprogrammation, rendant ainsi visible uniquement la stratégie municipale de publicisation. Par la suite, les temps liés à la préparation, la validation et l'organisation des actions par tronçon ont engendré plus d'un mois de silence et des incompréhensions, ce qui a renforcé le climat de méfiance des acteurs de la société civile impliqués lors de la phase test vis-à-vis des collectifs mandatés. Enfin, le 29 avril 2017, la Ville a rendu publique l'ouverture en promenade plantée de 6,5 km supplémentaires – portant à 10 km le linéaire ouvert au public –, ce qui n'est pas sans bouleverser les partenariats fragiles engagés à l'échelle du quartier, et sans conforter les rapports de force entre les divers acteurs participants, dont les écarts en termes de capacités communicationnelles se creusent avec le temps.

- 39 La conclusion du bilan de la concertation présenté en 2016 par Ville ouverte indiquait :

La proposition formulée par le plan-programme répond à une demande fondamentale des Parisiens, que l'on pouvait lire dans les différents moments de concertation : celle de considérer que la manière de faire devrait précéder le contenu. En imaginant l'ouverture d'un laboratoire à l'échelle parisienne, le programme ouvre une expérimentation ambitieuse, dont le succès reposera sur la souplesse de mise en œuvre (parvenir à adapter le dispositif à la diversité des contextes), sur la qualité de l'animation (coordonner de manière rigoureuse sans aseptiser la démarche), et sur une grande tolérance à l'incertitude (constitutive de toute expérimentation).

- 40 Cependant, cinq ans après la signature de l'accord-cadre, les deux partenaires principaux semblent ne pas avoir atteint leur objectif en matière d'expérimentation. Ainsi, le linéaire a été morcelé par divers projets urbains³⁸, et l'ouverture au public, entre 2018 et 2020, de 6,5 km supplémentaires, ne tient pas compte du travail des collectifs et des souhaits des riverains puisqu'aucune concertation citoyenne et de coordination n'a été réalisée³⁹. Dans ce contexte, les collectifs s'interrogent sur le rôle qu'ils ont joué dans le processus d'ouverture, allant jusqu'à se considérer comme des outils dans la stratégie municipale de dépolitisation et de pacification des quartiers que traverse la Petite Ceinture.

- 41 Faudrait-il interpréter l'action municipale comme un aveu d'échec de la tentative de démocratisation de l'action urbaine et donc comme une reprise de contrôle du processus ? Ou encore, s'agirait-il d'une mise en scène et donc en visibilité d'une fabrication urbaine classique déguisée en processus participatif, dont certaines zones d'ombre ont été consciencieusement aménagées afin de permettre le tamisage des usages en accord avec les priorités du marketing urbain ?

- 42 Certes, l'(in)succès de la démarche ne fait pas consensus car, d'après G. Pruvost au sujet des chantiers participatifs, autogérés et collectifs, « un chantier qui se passe bien, ce n'est pas un chantier fini en temps et en heure, c'est un chantier où une amitié s'est nouée entre les maçons, les propriétaires et les bénévoles, où se sont échangés des bonnes adresses et des savoirs divers⁴⁰ ». Dans cette perspective, le rassemblement des citoyens à l'occasion des moments festifs mis en place par les collectifs, ou encore la participation aux chantiers participatifs proposés par ces derniers, pourraient être considérés à eux seuls comme preuves du succès du projet municipal. Néanmoins, la Ville, dans sa volonté d'exhiber, comme gage de transparence, un processus expérimental et de publiciser une action en train de se faire, semble avoir façonné également des moments de confusion liés au retour aux méthodes classiques de fabrication urbaine, qui ont déstabilisé les acteurs émergents (collectifs et bénévoles).

Conclusion

- 43 En décembre 2017, une décision municipale réduit la participation des collectifs à deux ans et l'enveloppe budgétaire à moins de la moitié de celle prévue initialement – ce qui confortera le sentiment de déception, en dépit de l'évolution positive de certains chantiers participatifs. Déception des collectifs, déstabilisés par la commande mouvante, par une participation souvent difficile à mettre en place et une contestation parfois violente (dans les 12^e, 16^e, 19^e et 20^e arrondissements)⁴¹. Celle des associations gestionnaires de chantiers d'insertion, qui entretiennent les anciennes voies depuis 2006⁴² et qui se sont retrouvées limitées, pendant le travail des collectifs, au rôle de

« réserve de main d'œuvre » pour les chantiers de coconstruction⁴³ leur donnant ainsi la sensation d'être exclues du dispositif participatif. Celle de certains habitants qui avaient participé à la phase expérimentale de six mois et pour qui le changement des collectifs et la lourdeur du passage des projets dans les carcans institutionnels ont mis à mal l'enthousiasme de départ. Enfin, celle des Parisiens lauréats du budget participatif de 2015, qui ont vu leurs projets regroupés de force dans « La reconquête de la Petite Ceinture » puis bloqués, en faveur d'une autre vision, plus institutionnelle.

- 44 Parallèlement, la Ville de Paris se voit attribuer le 7 novembre 2017, de la part de la Commission Européenne, le prix « Capitale européenne de l'innovation » pour sa « stratégie d'innovation inclusive⁴⁴ ». Nous pouvons ainsi constater que sa politique de création d'incubateurs, de start-ups, ou encore l'émulation autour des projets phares de la mandature sous le terme « réinventer » (Paris, les Berges de la Seine, les places, etc.) – par ailleurs vivement critiqués par la corporation d'architectes au titre de « concours déguisés » et non rémunérés – porte ses fruits, d'autant plus que la volonté de faire avec les Parisiens est clamée haut et fort. Dans ce cadre, la mise sur le devant de la scène de la Petite Ceinture glisse progressivement de la coexistence entre projets autogérés et valorisation économique vers une stratégie classique de marketing, avec création de la marque Petite Ceinture et appel à projets « Entreprendre avec la Petite Ceinture » :

Aujourd'hui, la Petite Ceinture s'apprête à accueillir vos projets. [...] Grands groupes, petites ou moyennes entreprises, start-ups ou collectifs : tenez-vous prêts ! Que vous cherchiez 50 m² ou 1 000 m² sur 6 mois ou sur 10 ans. Seules conditions : Réversibilité des aménagements. Respect du patrimoine ferroviaire. Respect du patrimoine écologique. Réalisme économique. Valorisez votre activité économique tout en valorisant la Petite Ceinture. Prêts pour créer les futurs lieux incontournables de Paris et sa région⁴⁵?

- 45 À ce jour, le projet d'ouverture de la Petite Ceinture montre les efforts de la municipalité à trouver le moyen de la rendre accessible, de la mettre à profit et de la promouvoir, malgré les désaccords recensés en matière de fonction à lui accorder, malgré son statut juridique et malgré l'incapacité financière de la Ville d'assurer la mise aux normes afin de garantir une ouverture égalitaire pour tous. Cependant, cette action municipale sur la Petite Ceinture reste encore trop interventionniste et technocratique, ce que les tentatives de construction d'une image vertueuse d'alternative aux pratiques d'aménagement urbain classiques ou encore les promesses de développement participatif visant l'autogestion et la durabilité ne sauront éviter.
- 46 Ceci expliquerait pourquoi le projet d'ouverture génère à ce jour un important décalage entre opportunités et frustrations. Il représente une opportunité pour la SNCF d'externaliser les coûts d'entretien de la friche, de valoriser le foncier en le rendant attractif et de présenter aux riverains des occupations vertueuses⁴⁶. C'est également une opportunité pour la Ville de tester des formes d'aménagement moins coûteuses et plus ouvertes à la coconstruction. Sans doute, cela est aussi une opportunité pour les collectifs de conforter leur réputation bâtie sur le partage des savoir-faire et l'esthésie mise en place.
- 47 Ce projet s'accompagne également de frustrations pour les riverains⁴⁷, informés et mobilisés inégalement par les collectifs, dont les méthodes et les temporalités d'action ne convergent pas et dont la place dans le processus reste bancal. De ce fait, les appropriations spontanées de la Petite Ceinture de ces riverains, n'ont souvent pas trouvé accueil dans le projet actuel.

- 48 Les trois hypothèses formulées en introduction peuvent ici être validées. L'écart entre les ambitions de départ formulées et diffusées par la Ville et les résultats concrets de la fabrication collective avec les Parisiens, est non négligeable. En effet, si la communication officielle s'est articulée autour de la « fabrique collective », à la charge des trois collectifs de compétences, leur marge de manœuvre s'est montrée réduite et inféodée aux validations nombreuses et régulières du maître d'ouvrage, ainsi que pénalisée par les temporalités, les impératifs et les controverses spécifiques au monde politique. Leurs divergences de vision, de méthode et d'objectifs ont limité encore plus le succès de cette fabrique urbaine inédite.
- 49 La cohérence des décisions successives liées à l'ouverture publique de la Petite Ceinture interroge également. Il semblerait, en effet, que les effets socioéconomiques de cette ouverture n'ont pas été anticipés, d'autant plus que la communication à ce sujet est en elle-même un facteur déstabilisant. Ceci pourrait expliquer l'affaiblissement au fil du temps de l'expérimentation qui pâtit du projet de valorisation économique par des moyens classiques, imaginé initialement équilibré avec les microprojets, mais qui gagne en ampleur au fur et à mesure que l'ouverture au public devient effective.
- 50 Enfin, le tri silencieux des usages est facilité par les aménagements mis en place. Si certains tronçons accueillent et rendent visibles des pratiques vertueuses (jardinage collectif, actions pédagogiques, moments festifs), d'autres connaissent le renforcement des interdictions (en raison des nuisances que la fréquentation génère : saleté, bruit, atteinte à la biodiversité, risques sécuritaires, etc.) rappelant le caractère privé du domaine. Le rêve d'évasion *intra-muros* autour de Paris a été stoppé net par la fermeture grillagée de tunnels.
- 51 Nous pouvons ainsi conclure sur une asymétrie de vision de ce projet d'ouverture publique. Si la Ville publicise sa volonté de recherche de processus expérimental, avec ses réussites et ses défaillances, au risque de créer des frustrations lors des réévaluations de parcours, les collectifs de compétences, eux, ont tendance à évaluer la pérennité du dispositif de cofabrication avec les riverains. La première canalise l'attention publique vers un processus de fabrication urbaine voulu innovant (à savoir le prototypage d'inspiration industrielle), quand le deuxième est mis en situation de révéler les faiblesses du dispositif, dont chaque catégorie d'acteurs porte sans doute une part de responsabilité. Visibilités préméditées et accidentelles viennent ici tracer le périmètre d'une réflexion critique sur la nouvelle fabrique urbaine qui émerge à peine.

Anne Hidalgo, 2015 DU 10 Protocole cadre entre la Ville de Paris, SNCF-Réseau et SNCF-Mobilités sur la Petite Ceinture ferroviaire (12e, 13e, 14e, 15e, 16e, 17e, 18e, 19e et 20e), 2015.

BIBLIOGRAPHIE

ABCD, Présentation du plan-programme. Calendrier opérationnel 2016, 2016.

Félix Adisson, « Choisir ses occupants. Quand les grands propriétaires adoptent des collectifs pour la gestion transitoire des friches urbaines », *Métropolitiques*, 2017, [en ligne] <https://metropolitiques.eu/Choisir-ses-occupants.html>, consulté le 5 mai 2017.

Yves Citton (dir.), *Pour une écologie de l'attention*, Paris, Seuil, 2014.

Benjamin Coriat (dir.), *Le retour des communs. La crise de l'idéologie propriétaire*, Paris, Les liens qui libèrent, 2015.

Fanny Gheysen, *La fabrique collective de la Petite Ceinture : illusion participative ou réelle implication des habitants ?*, mémoire de master soutenu en janvier 2018, l'ENSA Paris La Villette.

François Godard, documentaires sur la Petite Ceinture rassemblés sur le site de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPC), [en ligne] [<https://www.petiteceinture.org/Videos-de-Francois-Godard-sur-la-Petite-Ceinture-episode-I-avant-2001.html>] et la chaîne youtube dédiée <https://www.youtube.com/channel/UCJcuNrbIvtv5HEiHxwdKZnw>, consulté le 3 mars 2018.

Anne Hidalgo, 2016 DEVE 63 DU : ouverture de la Petite Ceinture à de nouveaux usages et à la promenade – autorisation donnée à la Mairie de Paris de prendre toute décision relative à la réalisation de cette opération, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, 2016.

Anne Hidalgo, Programme « Paris qui ose », 2014 [en ligne] <https://issuu.com/oserparis/docs/prog-0412-rvb>, consulté le 10 juin 2016.

Mairie de Paris, « Cahier des Clauses Techniques Particulières », consultation n° 2016V12008420 : Mission de coconception et de coconstruction par des collectifs de compétences pluridisciplinaires dans le cadre de l'aménagement de la Petite Ceinture, 2016.

Mairie de Paris, « La Petite ceinture », [en ligne] <https://www.paris.fr/petiteceinture>, consulté le 10 juin 2016.

Mairie de Paris, « Madame la Maire, j'ai une idée ! », 2015, [en ligne] <https://idee.paris.fr/>, consulté le 7 mars 2016.

Stéphane Nahrath, « Bien commun », in Dominique Bourg et Aurélien Papaux (dir.), *Dictionnaire de la pensée écologique*, Paris, Presses universitaires de France, 2015.

Pascal Nicolas le Strat, « Le commun oppositionnel », *Variations*, 2016 [en ligne] <https://journals.openedition.org/variations/753>, consulté le 22 mai 2016.

Michel Pinçon, Monique Pinçon-Charlot, Étienne Lecroart, *Panique dans le 16e ! Une enquête sociologie et dessinée*, Paris, La Ville Brûle, 2017.

Géraldine Pruvost « Chantiers participatifs, autogérés, collectifs : la politisation du moindre geste », *Sociologie du travail*, vol. 57, 2015, pp. 81-103 [en ligne] <https://journals.openedition.org/sdt/1819?gathStatIcon=true&lang=en>, consulté le 15 mai 2017.

Jeremy Rifkin, *La nouvelle société du coût marginal zéro. L'internet des objets, l'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme*, Paris, Les liens qui libèrent, 2014.

Julie Scapino, *Le Plan biodiversité de Paris : quelle appropriation sociale ?*, thèse sous la dir. de B. Lizet, Museum d'histoire naturelle, 2016.

Ville ouverte. Petite Ceinture ferroviaire. Bilan de la concertation et perspectives. Ville de Paris-Direction d'urbanisme, 2016.

NOTES

1. Leur mission est d'instaurer un dialogue avec les associations locales, les conseils de quartier, les mairies d'arrondissement et « les partenaires présents et à venir », ainsi que de mettre à profit leur savoir-faire dans l'acte de construire et leurs « aptitudes pédagogiques et sociales pour l'encadrement des volontaires ». Voir ABCD, Présentation du plan-programme. Calendrier opérationnel 2016, 2016.
2. Cosme Vallet a intégré de 2016 à 2018 l'équipe de suivi des chantiers participatifs de la Petite Ceinture et a également réalisé les dix entretiens.
3. Nous avons mobilisé ici les entretiens réalisés avec Nadège Grézil, Jardin des deux lauriers et Gar'Eden ; Samuel Aubert, consultant pour l'Agence ABCD d'ingénierie culturelle ; Xavier Horth, SNCF-Immobilier/département « Stratégie, émergence et innovation » ; Martine Robic, Jardin du Ruisseau ; Bruno Gouyette, Mairie de Paris ; Julie Scapino, docteur en anthropologie ; Maria Concetta Sangrigoli et Giulia Zanforlin, collectif Les Pipistrelles ; et L., habitante du 20^e et rédactrice du blog *Les Piplettes de Riblette*.
4. En 1988, une partie du tronçon, entre l'avenue Henri-Martin et porte de Clichy, a été intégrée à la ligne C du RER, l'autre étant défermée durant l'été 1993, avant d'être reconvertie en « sentier nature », ouvert au public en 2007. Le tronçon entre Auteuil et la Muette a été retranché du réseau ferré national en 2008. La tranchée Pereire (entre les rues de Neuville et Pont Cardinet) a été fermée en 2013.
5. Entretien réalisé par C. Vallet avec Samuel Aubert, consultant pour l'Agence ABCD d'ingénierie culturelle, le 10 mai 2016.
6. Celui-ci impose à la Ville de Paris : la réversibilité, la valorisation de tous les espaces pouvant l'être, le maintien de l'identité ferroviaire du site et, enfin, l'obligation d'entretenir l'ouvrage : végétation, ramassage d'ordures, gestion des relations avec les riverains, squats et procédures juridiques inhérentes. Trois types de conventions de gestion sont envisagées en 2016 par les deux partenaires : de « superposition d'affectation » du 12^e au 19^e et du 13^e au 15^e arrondissements « d'occupation temporaire de longue durée » du 18^e au 17^e arrondissements et « de transfert de gestion » dans le 16^e et le 17^e arrondissements (ABCD, *op. cit.*)
7. Entretien réalisé par C. Vallet avec Xavier Horth, SNCF-Immobilier/département Stratégie, émergence et innovation, le 17 mai 2016.
8. Reconversion des gares susceptibles d'accueillir des activités lucratives tout en devenant des lieux de vie sociale, culturelle et festive ; reconversion des quais existants, bâtiments annexes, entrées de tunnels et « sites stratégiques » ; mais aussi mise en place de petits équipements d'activités/loisirs (sous forme de *pop-up stores*).
9. Entretien réalisé par C. Vallet avec Samuel Aubert, *op. cit.*
10. ABCD, *op. cit.*
11. https://www.apur.org/dataviz/petite_ceinture/data/fiches/G20a.pdf
12. Entretien réalisé par C. Vallet avec Samuel Aubert, *op. cit.*
13. Mairie de Paris, « La Petite ceinture », [en ligne] <https://www.paris.fr/petiteceinture>, consulté le 10 juin 2016.
14. Anne Hidalgo, Programme « Paris qui ose », 2014, [en ligne] <https://issuu.com/oserparis/docs/prog-0412-rvb>, consulté le 10 juin 2016.
15. Mairie de Paris, « Madame la Maire, j'ai une idée ! », 2015, [en ligne] <https://idee.paris.fr/>, consulté le 7 mars 2016.
16. Elle regroupe 60 propositions de 73 Parisiens et 20 conseils de quartier, associations et collectifs. « La reconquête de la Petite Ceinture », Paris Budget Participatif, projet n°63, [en ligne] https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/jsp/site/Portal.jsp?document_id=2008&pportle_id=135
17. Anne Hidalgo, 2016 DEVE 63 DU : ouverture de la Petite Ceinture à de nouveaux usages et à la promenade – autorisation donnée à la Mairie de Paris de prendre toute décision relative à la

réalisation de cette opération, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, 2016. 15 millions d'euros supplémentaires pour l'ouverture de la Petite Ceinture avaient été inscrits au préalable au programme d'investissement de la mandature (2016 DEVE 63 DU).

18. Entretien réalisé par C. Vallet avec Samuel Aubert, *op. cit.*

19. Quatre collectifs pluridisciplinaires sont choisis pour cette ouverture expérimentale de six mois : Qu'est-ce qu'on peut faire (QQPF) pour le tronçon du 12^e, Les Pipistrelles pour le 14^e, Les Saprophytes pour le 19^e et A quai pour le 20^e. À partir d'avril 2017, les neuf points d'ouverture sont regroupés comme suit : le lot Sud (15^e, 14^e, 13^e), collectif Sentier Urbain Décalé ; le lot Est (20^e, 19^e, 12^e), collectif Ceinturama ; et le lot Nord (18^e, 17^e, 16^e), collectif Traverse. La durée de ces neuf chantiers est initialement prévue à trois ans.

20. Entretien réalisé par C. Vallet avec Bruno Gouyette, Mairie de Paris, le 7 juin 2016.

21. Entretien réalisé par C. Vallet avec Samuel Aubert, *op. cit.*

22. Yves Citton (dir), *Pour une écologie de l'attention*, Paris, Seuil, 2014.

23. En janvier 2017, le Pavillon de l'Arsenal, en partenariat avec la Ville de Paris, annonce le lancement du programme FAIRE, premier accélérateur de projets urbains et architecturaux innovants, [en ligne] <http://www.pavillon-arsenal.com/fr/visites-activites/10836-faire.html>

24. Site Internet de la Mairie de Paris, <https://www.paris.fr/petiteceinture>.

25. ABCD, *op. cit.*

26. Entretien réalisé par C. Vallet avec Martine Robic, Jardin du Ruisseau, le 22 mai 2016.

27. Mouvement d'activisme politique, qui revendique un traitement plus respectueux de la planète, notamment des milieux urbains plus végétalisés et accessibles à tous. Il utilise le jardinage comme moyen de revendication et d'action.

28. <http://eselpetiteceinture.org/petition-esel-en-danger/>

29. Conférence de J. Scapino à l'agence Oïkos, le 6 juillet 2016.

30. Fanny Gheysen, *La fabrique collective de la Petite Ceinture : illusion participative ou réelle implication des habitants ?*, mémoire de master soutenu en janvier 2018, l'ENSA Paris La Villette.

31. Anne Hidalgo, 2016 DEVE 63..., *op. cit.*

32. Pascal Nicolas le Strat, « Le commun oppositionnel », *Variations*, 2016 [en ligne] <https://journals.openedition.org/variations/753>, consulté le 22 mai 2016.

33. Jeremy Rifkin, *La nouvelle société du coût marginal zéro. L'internet des objets, l'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme*, Paris, Les liens qui libèrent, 2014.

34. « La disparition de ce dernier grand espace de nature et de liberté serait une perte irréparable pour le bien commun de tous et pour le bien-être de chacun » (voir [en ligne] <http://www.amisdelaterre.org/La-Petite-ceinture-verte-enfin-un.html>) ; « La Petite Ceinture ne doit pas être vendue à la découpe. Elle est un bien commun qui peut devenir une trame verte partagée » (voir [en ligne] <https://paris19.eelv.fr/avenir-de-la-petite-ceinture/>).

35. Existant dans toutes les sociétés ancestrales, mais mis à mal par le développement industriel et les enclosures instaurées par le système capitaliste, le « bien commun » est un troisième type de droit de propriété (aux côtés de privé et public) qui « inclut et partage au lieu d'exclure », la collectivité gestionnaire étant souveraine en matière de droits d'accès, de management, d'exclusion et d'aliénation (Benjamin Coriat (dir.), *Le retour des communs. La crise de l'idéologie propriétaire*, Paris, Les liens qui libèrent, 2015). Le bien commun nécessiterait alors d'être revendiqué par le groupe, d'être en perpétuelle construction et d'être inclusif.

36. Benjamin Coriat, *idem*.

37. Ceux-ci contestaient, lors des permanences assurées par le collectif, la présence de la « base vie » – un container orange – déposée par la Ville sur les rails, à la limite de leurs résidences, car inesthétique et perçue comme une façon de la gauche d'occuper le territoire des électeurs de droite. Voir ici l'accueil réservé à un projet similaire, décrit par l'ouvrage de Michel Pinçon, Monique Pinçon-Charlot et Étienne Lecroart, *Panique dans le 16^e ! Une enquête sociologie et dessinée*, Paris, La Ville Brûle, 2017.

38. [En ligne] <https://www.marchesonline.com/appels-offres/attribution/prolongement-sud-ligne-14-d-olympiades-a-aeroport-d-o/am-7399590-1>
39. De plus et à titre d'exemple, l'ouverture du tronçon dans le 12^e arrondissement met fortement en péril le travail engagé sur site par l'association du Jardin des deux lauriers.
40. Géraldine, Pruvost « Chantiers participatifs, autogérés, collectifs : la politisation du moindre geste », *Sociologie du travail*, vol. 57, 2015, pp. 81-103 [en ligne] <https://journals.openedition.org/sdt/1819?gathStatIcon=true&lang=en>, consulté le 15 mai 2017.
41. Comme l'atteste en décembre 2018 B. Bretelle, président de l'Association de sauvegarde de la Petite Ceinture, qui cite les vandalismes de février 2017 du conteneur placé par la Ville dans le 20^e arrondissement, (voir [en ligne] <https://www.petiteceinture.org/Evenements-survenus-sur-la-Petite-Ceinture-en-parallele-des-projets-de-la-Ville.html>). Il faut ajouter ici l'incendie du container du 12^e arrondissement et la vandalisation du container du 19^e arrondissement, qui a conduit à l'abandon définitif du site de la rue Petit par le collectif en charge de ce chantier.
42. [En ligne] <https://www.petiteceinture.org/Rehabilitation-de-la-Petite-Ceinture-ferroviaire-et-chantiers-d-insertion.html>
43. Chaque collectif, sur son tronçon, a eu pour contrainte (stipulée dans son contrat de bordereau de prix unitaire) d'utiliser un nombre précis d'heures d'insertion dans le cadre des chantiers de coconstruction en partenariat avec des associations spécialisées.
44. [En ligne] <https://www.latribune.fr/economie/france/paris-designee-capitale-europeenne-de-l-innovation-2017-757025.html>
45. [En ligne] <https://www.paris.fr/actualites/grandformat/petite-ceinture>
46. Félix Adisson, « Choisir ses occupants. Quand les grands propriétaires adoptent des collectifs pour la gestion transitoire des friches urbaines », *Métropolitiques*, 2017, [en ligne] <https://metropolitiques.eu/Choisir-ses-occupants.html>, consulté le 5 mai 2017.
47. À titre d'exemple, L., rédactrice du blog *Les Pipelettes de Riblette*, fort impliquée dans la vie de son quartier et riveraine d'un accès informel (très pratiqué) sur la Petite Ceinture déplorait en 2017 l'arrivée, non accompagnée d'explications, de collectifs « étrangers » sur la Petite Ceinture, cette dernière étant perçue comme une richesse avant tout locale. Elle nous confie que la Ville aurait dû « juste sécuriser et laisser les habitants faire » puis « réguler si besoin ». Elle nous confirme qu'il n'y a pas eu de communication dans le 20^e arrondissement invitant les habitants à visiter l'accès officiel rue de la Mare, si on exclut les quelques messages électroniques envoyés par la Mairie d'arrondissement à sa *short-liste* d'habitues des consultations organisées par le 20^e, messages qui de fait s'adressent aux catégories qui utilisent aisément le numérique, ce qui n'est pas le cas de la majeure partie des habitants du 20^e. On pourrait, en effet, se demander si le processus de réflexion engagé autour de la Petite Ceinture ne mène pas aux formes d'appropriation collective sélective (Stéphane Nahrath, « Bien commun », dans Dominique Bourg et Aurélien Papaux (dir.), *Dictionnaire de la pensée écologique*, Paris, Presses universitaires de France, 2015). La communication municipale autour du travail expérimental visait les habitants ayant déjà manifesté l'intérêt pour les projets portés par les mairies d'arrondissement, ceux qui ont l'aisance de l'implication citoyenne (et donc confiance en leur légitimité tout comme des savoir-faire permettant l'implication). Il ne s'agit donc pas d'un projet s'adressant à l'ensemble des habitants mais d'un projet sélectif. Serait-ce la précaution d'une expérimentation sereine qui aurait motivé la Ville à ne pas informer le grand nombre (via les réseaux sociaux, le « bouche-à-oreille », et les tableaux d'affichage des écoles ou des espaces publics) ?

RÉSUMÉS

L'accès large et libre à la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, sujet de toutes les convoitises, représente de nos jours une promesse faite par la Ville, de mise en place d'un dispositif d'aménagement innovant, plus économe et plus inclusif, et rassemblant chantiers participatifs, aménagements publics et privés classiques et appels à projets concernant les occupations temporaires. Forts d'un travail empirique et d'un travail d'immersion au sein d'un des trois collectifs de compétences mandatés de 2016 à 2019 pour la mise en place des chantiers participatifs, nous retracerons l'évolution de la Petite Ceinture, du débat la concernant au processus mis en place par la Ville, afin de décrypter ce dispositif voulu expérimental. Par le biais de l'analyse des discours et des actions des divers acteurs impliqués (notamment les expérimentations mises en place par les collectifs), nous souhaitons faciliter le regard critique du lecteur sur l'équilibre instauré entre méthodes de fabrication urbaine, proches du marketing, et libertés laissées aux Franciliens, Parisiens et riverains dans la transformation de cette richesse collective. Cela nous permettra de saisir les dits et les non-dits, le visible et l'invisibilisé — qu'il s'agisse là d'enjeux et d'ambitions, ou encore d'usagers et des usages stimulés ou empêchés — afin de mieux comprendre les raisons et les effets du processus engagé et donc la cohabitation entre valorisation et rentabilité d'une part et projets citoyens autogérés d'autre part.

The wide and free access to the Little Railway Belt of Paris, represents nowadays a promise made by the City Hall to set up an innovative development device, more economical and more inclusive, gathering participatory building sites, conventional public and private facilities and calls for projects. Based on empirical and immersion work within one of the three mandated skills groups for the implementation of participatory projects from 2016 to 2019, this paper will explore an experimental process : the evolution of the Little Belt and the debate around it, and the process put in place by the City Hall around this project. Through an analysis of discourses and actions of the various actors involved (in particular the experiments put in place by the skills groups), we wish to facilitate the reader's critical analysis of the balance between urban manufacturing methods (close to marketing), and the freedom left to the inhabitants of Paris, Ile de France and Belt residents in the transformation of this collective wealth. This analysis will allow us to apprehend the spoken and the unspoken, the visible and the invisible — whether it is about stakes and ambitions, or users and uses to stimulate or prevent — to better understand the reasons and effects of the process, as well as the cohabitation between valuation and profitability on the one hand and self-managed urban and citizen projects on the other hand.

L'estensione del libero accesso alla Petite Ceinture di Parigi, un tempo anello ferroviario della città, spazio ambito e desiderato da molti, rappresenta al giorno d'oggi una promessa avanzata dall'amministrazione cittadina: la promessa di attivare un dispositivo di progettazione innovativo, più economico ed inclusivo, sotto forma di cantieri partecipativi, classici progetti di sistemazione dello spazio, pubblici e privati, e concorsi di idee (per occupazioni temporanee). Forti di un lavoro di tipo empirico e dell'immersione all'interno di uno dei tre collettivi, incaricati di realizzare i cantieri partecipativi tra il 2016 e il 2019, ripercorreremo le tappe dell'evoluzione della Petite Ceinture, dal dibattito che la riguarda alla procedura istruita dall'amministrazione cittadina, al fine di decifrare un dispositivo dichiaratamente sperimentale. Attraverso l'analisi delle parole e dell'operato dei diversi attori coinvolti — in particolare delle sperimentazioni messe in atto dai collettivi — desideriamo guidare lo sguardo critico del lettore sull'equilibrio instauratosi tra i metodi della produzione della città, più vicini al marketing, e le libertà lasciate ai cittadini e agli utenti della città di Parigi e del suo interland, nell'ambito della trasformazione di questa ricchezza collettiva. Questo ci consentirà di cogliere il detto e il non

detto, ciò che è manifesto e ciò che è dissimulato – che si tratti quindi di sfide ed ambizioni, o ancora di utenti ed usi incentivati o inibiti – al fine di meglio comprendere le cause e gli effetti del processo intrapreso, e quindi la possibile convivenza tra la valorizzazione e la sostenibilità economica, da un lato, e l'autogestione dei cittadini, dall'altro.

INDEX

Keywords : Petite Ceinture, Paris, Commons, Coconstruction, Inhabitants

Mots-clés : Petite Ceinture, Paris, Bien commun, Coconstruction, Habitants

AUTEURS

IOANA IOSA

Ioana Iosa est architecte, docteure en urbanisme et chercheure au LAA/UMR 7218 LAVUE. Ses recherches portent sur l'usage fait de la monumentalité et des emblèmes architecturaux dans la construction identitaire nationale ou locale, ainsi que sur les reconfigurations des politiques patrimoniales dans l'espace européen, leur application et leur réception. Elle a copublié en 2017 chez L'Harmattan (Habitat et sociétés), l'ouvrage *Mémoires et patrimoines. Des revendications aux conflits*.

COSME VALLET

Cosme Vallet est diplômé architecte HMONP en 2019 à l'ENSA Paris La Villette et membre de l'agence VLAU. Ses recherches et son parcours professionnel s'articulent autour de la participation citoyenne et de l'écoconstruction. Suite à son immersion dans l'agence Oïkos, il soutient en 2018 un mémoire recherche intitulé « Ouverture de la Petite Ceinture de Paris. De l'innovation de procédé à l'émergence de biens communs ».